F.A.Q

I-LES INDISPENSABLES

avant un achat de TY,quelques points a verifier
Voilà ce que je ferai avant d'acheter une machine en partant de l'avant vers l'arrière:

- controler l'état des tubes de fourche, si ils sont piqués sur la surface en contact avec le joint spi c'est pas bon car il faudra peut-être les changer;les tubes legerement piqués au niveau du **TE**sont fonctionnels
  traces de pliure, la faire fonctionner au maximum du débattement , si il y a un point dur ou un débattement limité,les tubes sont peut-être pliés
  on peut aussi pomper plusieurs fois,cache poussiere retirés,pour contrôler l'etat des spis (fuites d'huile)
- si possible mettre en appui la machine sur le sabot et controler la présence d'un jeu dans la colonne de direction et aussi celle de points durs lorsqu'on tourne la roue avant,de butée à butée,(pas trop grave en soi mais si il faut changer les roulements = +60€ environ)
- tant que la machine est sur le sabot controler la roue avant (voile)
- pour le réservoir regarder à l'intérieur pour d'éventuelles traces de corrosion (les **traces** ne sont pas bien graves,si ce ne sont que des taches non rugueuses)mais pose d'un filtre a essence obligatoire
- regarder sous le réservoir l'état du circuit électrique
  si il est simplifié mais propre c'est pas mal , si il est en vrac c'est signe que le proprio n'est pas soigneux
- regarder l'état du cadre, points de rouille ou carrément rouillé, fissures sur les fixations moteur, au niveau des cales pieds ,
  colonne de direction, chocs éventuels, les pattes sur la boucle arrière supprimées ou non ainsi que celles de la boite à batterie, traces de soudure grossière.
  Regarder l'alignement de la boucle arrière en se mettant sur le coté, les yeux à auteur du tube et le faire coincider un maximum avec l'autre. Si ce n'est pas parfaitement dans l'alignement ,la boucle est pliée, trace d'une belle chute.
- contrôler l'état des amortos avec le même principe que la fourche (mais pas grave en soi =+/- 100 €)
- contrôler le jeu du bras oscillant en prenant la roue arrière et en la poussant/tirant sur les côtés, on pourra voir aussi le jeu de la roue elle-même (roulements) idem pour la roue avant
- on passe au moteur, présence du graissage séparé,boite à air, fuite d'huile sur le haut moteur, état du kick et de son arbre (contrôle de sa course) ainsi que du carter (trace de rebouchage.se mefier d'une peinture trop neuve,surtout derriere l'axe de kick),
  état du carter moteur coté pignon de sortie de boite, état de l'échappement,le coude n'est il pas trop rouillé,ou embouti? (choc avec des pierres...)
- ensuite on fait démarrer **par le vendeur**:
  présence de bruits suspects au ralenti, en accélérant, démarre-t-elle facilement, tient-elle le ralenti, un moteur bien réglé et en état doit prendre ses tours à la moindre sollicitation de la poignée des gaz et **revenir au ralenti d'une façon régulière.**
  L'arréter et la démarrer **soi-même**
  on peut aussi "sniffer" la fumée d'echappement,et regarder sa couleur

-bleutée et odeur d'essence brûlée,trés bien
-plutot blanche et nauséabonde,spis de vilo a changer.(ça se remarque aussi a la regularité du ralenti)

- faire un tour avec et vérifier l'état des freins, le moteur pousse-t-il,prend t-il bien ses tours,franchement ?
- pour vérifier si le cadre n'est pas faussé demander au vendeur de rouler droit vers vous , si les roues sont allignées c'est bon si non .....
- la partie légale :
  contrôler la concordance entre les différents n° de série de la CG, plaque des mines, cadre et si possible moteur (moins grave si on peut prouver l'origine de ce nouveau moteur)
- Ensuite reste à savoir si on veut en faire une restauration ou la mettre minable dans le premier bourbier venu!
  Pour une restauration il faut s'assurer que la "cosmétique" est correcte (selle, GB, clignos, poignées, phare,compteur, etc...)
  Si c'est pour la boue, à chacun de voir

On ne dira pas ici qu'une moto est bonne ou mauvaise, on dira qu'il y a plus ou moins de boulot pour la remettre en état, et après a chacun de voir

part list
un lien vers le site de Yamaha motors (officiel)ou l'on trouve encore des eclatés de nos chères TY

choisir les options proposées (motorcycle,l'année de sortie,et le modele

II-PARTIE CYCLE ET ELECTRICITE

poignée des gaz qui ne revient pas
ne pas oublier, en plus du câble lui-même de vérifier les autres causes qui peuvent empêcher ce retour, en particulier des frottements trop importants au niveau de la poignée.(cas frequent,le grip frotte sur le commodo)
ne pas hesiter à retirer l'ensemble cable/gaine de la poignée, et faire couler du l'huile (WD40 par exemple) dedans (personnellement, j'utilise la protection en caoutchouc de l'articulation du levier comme entonnoir...) en faisant coulisser par des mouvements de va -et -vient le câble dans la gaine. Tu n'imagines pas les saloperies qui en ressortent...
-verifier que le boisseau coulisse librement

le Neiman:comment le demonter (antivol de direction)
si vous n'avez pas la clée:
pour ma part, je fais cela avec une perceuse et une petite meche ; je fais des trous dans la serrure tout autour puis je force la serrure avec un tournevis : géneralement l'ensemble viens (plus ou moins facilement). Ensuite, il ne reste plus qu'a la remplacer par un neuf avec la clé aller chez Yamaha et commander un antivol de direction de TY : il est livré avec la clé
Antivol de direction (341 23408 01 00) : 20,06 euros HT
(dispo et tarif de janvier 2006)

cabochons de clignotants :y en a t-il deux sortes ?

la parts list 541 de 75 et 1k6 de 77 a écrit:

il y a effectivement deux modèle (page 87 et 89) le plus plat pour la france (on trouve les affectations par pays p. 88 et 90)
voici les différences pour les clignos sur le 541 et le 1k6 :
Les 2 modèles (verre plat ou rond) existent sur les 541 et 1k6.
Pour le 541:
modèle rond: norvege, danemark, finlande, suisse, allemagne (de l'ouest même)
modèle plat: autriche, suède, belgique, pays-bas, **france**

Pour le 1k6:
modèle rond: suisse, allemagne
modèle plat: finlande, belgique, **france**

feux arriere,deux types,aussi ?

la parts list 541 de 75 et 1k6 de 77 a écrit:

il y a eu aussi des modeles differents,pour l' Europe
Pour le 541:
modèle en tôle: autriche, suede, pays-bas
modèle en tôle avec un support métallique supplémentaires: norvège,danemark, finlande, suisse, allemagne
modèle en plastique: **france**, belgique

Pour le 1k6
modèle en tôle: /
modèle en tôle avec support en sus:finlande,suisse, allemagne
modèle plastique: **france**, belgique

bras oscillant,axe grippé,solution intermediaire
Les grand moyens:
Ingrédiens: Dégrippant en masse, marteau en bois, vrai marteau, barre qui a le mème diamètre que l'axe.
taper avec un marteau en bois sur l'axe pour qu'il bouge un minimum.
"Au début, il ne bougeait pas du tout, j'ai donc mis un coup de vrai marteau (Un seul pour ne pas abimer) et l'axe a bougé.
J'ai continué avec le marteau en bois pour ne pas abimer jusqu'à ce que ne soit plus possible parce que l'axe est déjà trop rentré.
J'ai donc appuyé la barre sur l'axe,a la manière d'un chasse goupille, et j'ai pris le marteau lourd.En tapant sur la barre ,l'axe est sorti"

bras oscillant,axe indemontable,solution radicale
scier l'axe entre le cadre et le bras oscillant, des deux cotés(bon courage)
et utilisation d'une presse hydraulique pour extraire le morceau d'axe grippé dans le bras. Même comme ça, ça n'a pas été simple
et l'axe a commencé à bouger à 4,5 t.
Ne vous enervez pas à la masse dessus s'il est bien grippé, ça ne fera qu'écraser le filetage

bras oscillant,entretien preventif
L'axe du bras grippé "à mort" est la maladie du TY.
Je conseille à chacun de le démonter au moins une fois et de le graisser abondament lors de la

remonte.
L'accès du graisseur sur l'axe n'est pas efficace, je préfère démonter mon bras une fois par an pour l'entretien.
Cette manipulation prend 10 minutes une fois la moto
bien calée.

bras oscillant,en image
EXPLICATIONS DETAILLEES

bras oscillant 50TY deporté coté gauche
c'est normal
"il est déporté parce que d'origine tu as une seconde chaine dite "vélo" qui fonctionne avec les pédales. Le déport correspond donc à la place exigée par ce mécanisme (pédalier, chaine et pignon de roue libre sur la jante)
Si tu regarde bien tu verras que la jante est plus large aussi et qu'elle comporte un filetage pour le pignon de roue libre.
Souvent tous ces accessoires ne sont plus sur la moto depuis
belle lurette".

graissage de la chaine ?
pour moi les huiles spécifiques en aérosol sont les meilleures car elle sont suffisament fluides pour bien pénétrer la chaine et sèchent rapidemment pour que la graisse reste bien sur la chaine..De plus c'est plus facile d'emploi.
exemple;de la "chain lub blanche" pour moto cross (pour voir ou on en met) résistante à l'eau et qui ne colle pas les poussières
ou les petits cailloux

decabosser un reservoir
direction un bon carrossier
ou un loueur d'outils pro:"j'ai usé de matériel pro pour ressortir les enormes creux une clouteuse;c'est un appareil qui soude par arc electrique des petit clous sur les parties enfoncées;puis a l'aide d'une masse a inertie terminée par un mandrin ou l'on fixe le clou;quelques coups bien tirés et la vilaine bosse est revenue;apres a l'aide dune pince coupante on coupe le clou,on meule ce qu'il reste et il ne reste plus qu'a passer un coup d'étain sur le peu de bosses qui resistent(j'aime pas le syntofer)"
laissez tomber,le congelateur,et le compresseur

reservoir rouillé:comment le nettoyer?
le remplir d'acide chlorydrique pendant quelques heures(2/3)
et le secouer de temps en temps avec des boulons,du gravier bien propre ou des bouts de vieilles chaines a l'interieur.
evidement tout cela doit se faire dans un endroit aeré, voire dehors en tenant les enfants à l'ecart .
Puis ensuite rincer à l'eau clair plusieurs fois pour eliminer les vapeurs ,et secher
ensuite application du "KIT RESTOM"
les produits Restom sont Top mais pour le sechage de la résine, prévoir un bon film pendant lequel vous remuez le réservoir sans arret car le temps de sechage indiqué est trés en dessous du temps réel. Mais bon, l'effort est récompensé par un résultat parfait

reservoir 125 et 50,compatibles ?
Pas de chance, et c'est bien dommage car le réservoir de 50 est + volumineux. mais moins "fin" pour le look.
on doit pouvoir l'adapter, mais en faisant des modifs soit sur la moto, soit sur le réservoir.

Essayé hier soir : réservoir de TY50 sur TY125 ou TY250 (516). Ca ne monte pas directement, la patte est trop longue.
TY 50 : 4.7 l
TY 125 : 4 l

demontage silencieux:HELP !
Je souhaite enlever mon silencieux pour le repeindre mais il semble etre retenu à sa jonction avec le reste du pot.
Est-il grippé?n 'ais-je pas vu une vis?:
-le silencieux est seulement emmanché dans le pot, Il y a un joint torique qui est peut-être fortement calaminé et qui bloque. Fais tourner le silencieux dans tout les sens et ça devrais venir tout seul....
-Tu sais.. franchement ce silencieux une fois que tu as demonté la
pate/support devrait se retirer facilement, vraiment facilement
-Moi, j'tape d'abord au maillet en coutchouc..(sur la jointure,pour decoller la calamine).. et si ça vient pas je chope le marteau et une cale de bois et si cela ne vient toujours pas je tape directement au mateau mais là on est plus dans le fragile.

echappement:decalaminage:
au decapeur thermique,ou chalumeau,ou feu de bois,pour brûler les graisses et la calamine
tapoter le pot,ensuite pour en extraire les residus charbonneux

silencieux,laine de verre,ou laine de roche?
Tu vas sur le premier chantier venu et tu prends ce que tu trouves. laine de verre ou de roche.
Il ne faut pas trop en mettre car plus c'est tassé, moins c'est performant
mais plus on en met,moi il y a de bruit.
trouver le juste compromis

echappement principal:difference entre TY 80/50 ?
Une différence, la longueur du coude (plus court sur le 80)

pattes de phare,elles sont comment d'origine?
les pattes de 125 sont les mêmes du 541 au 1k6 toutes années
si elles n'ont pas de trous ni de tiges ,ce sont des 125
celle avec le trou et les tiges sont de 50 ou 80.

joint de vidange,a changer?
le joint n'est pas beaucoup sollicité,et le couple de serrage etant de
2 a 2,5 m.kg,on peut le conserver pour quelques vidanges
sinon,joint auto

kick qui se dérègle/ou cassé , que puis-je faire ?
EXPLICATION DETAILLEE

:jeu de direction,quelles billes mettre ?
cuvette superieure:22 billes de 3/16" (4,76mm)
cuvette inferieure :19 billes de 1/4 " (6,35mm)

fourche:quelle quantité et quelle huile pour TY80 ?
140 ml d'huile de
transmission hydraulique (boite auto) par bras

fourche TY 250 type 516,quantité d'huile ?
175 cc par tube

fourche:joints spis TY50,quelle dimension ?
joint spi double lèvre
dim : 27x39x10.5

fourche ,je mets quelle huile?
c'est au choix,et selon ses sensations
10W40,auto(qui raffermi un peu)
ou huile speciale fourche revendue chez les concessionnaires,avec plusieurs indices de fluidité.a essayer donc:5,10,15,...

electricité:quelle couleurs de fil,pour quelle fonction ? sortie VM
J'aimerais savoir a quoi correspondent les 4 fils électriques qui "sortent" du moteur.
Je sais qu'il y en a un pour l'allumage ,le noir (relié a la bobine)
Mais il y a:

- *un vert*
- *un jaune*
- *une vert et rouge*
  j'aimerais donc savoir à quoi correspondent ces trois fils.....
- *le noir,bougie,via bobine HT*
- *Le vert :Charge de Batterie pendant le jour*
- *Le vert et rouge:Charge de Batterie de nuit*
- *le jaune :Alimentation circuit d'eclairage.*

desolé,en jaune on ne voit rien

electricité:simplification circuit , comment faire ?
EXPLICATION DETAILLEE

electricité:la batterie est elle indispensable?
pas du tout.
pour le circuit electrique,on peut la remplacer par une resistance 2,7 ohm
et conserver le 6V
ou ne rien mettre,et passer en 12V

les rayons,probleme au montage
attention,il existe deux sortes de rayons pour nos TY
Rayon intérieur ou extérieur....(tête intérieure ou extérieure par rapport au moyeu..)
Sur nos braves TY, les moyeux sont parallèle mais il y a quand même 2 sortes de rayons par moyeux.....
ceux qui ont la tête vers l'intérieur du moyeu ont un arrondi plus long que ceux qui ont la tête en extérieur...

III- MOTEUR

rodage,comment fait-on?

la RMT:

" Le rodage comprend dix à 20 heures de marche très modérée.
0-100 Km: évitez d'ouvrir les gaz de plus de moitié
100 à 200 Km: évitez de conduire à plein gaz. On peut employer librement tous les rapports de la boîte à condition de ne jamais accélérer à fond.
200 à 400 Km: Evitez de conduire à plein gaz de façon prolongée. MAintenir une vitesse de croisière correspondant au maximum à la moitié d'ouverture des gaz, mais on peut accélérer de temps à autres.
400 Km et au-delà: Evitez de conduire à plein gaz de manière soutenue. (ce conseil reste valable,même aprés rodage)

en pratique:

"pour une utilisation trial "douce", on n'est jamais très haut dans les tours, ni de manière prolongée. Il me semble que très rapidement, pendant ton rodage, tu peux zoner sans compromettre le rodage en cours".

mini carter condamné ,pas de nettoyage possible ?

"On dirait que le cadre a bougé de quelques mm et est remonté un peu ! du coup il emprisonne le mini carter car l'axe de selecteur oblige a le sortir parfaitement a l'horizontale"
-la seule solution c'est d'enlever les 2 axes qui tiennent l'arriere du moteur,de déssérer celui de devant,et de faire pivoter le moteur vers l'avant.
PS:mettre des vis BTR au remontage du mini carter

changement joints spi selecteur (interieur,et exterieur)

Si c'est celui qui se trouve sur le petit carter(exterieur) qui tient par 4 vis il n'y a pas besoin de vidanger , il n'y a pas d'huile !
Si c'est celui qui se trouve derrière ce carter, au lieu de vidanger, coucher la machine sur le côté droit.a extraire soigneusement
et si des petits bouts entrent dans le moteur, alors vidanger après, ils ressortiront peut-être avec l'huile, mais je n'y crois pas trop !

poussoir d'embrayage,bille ou pas ?

pour résoudre un problème d'embrayage qui ne débrayait pas, je me suis résolu à commander une tige neuve chez YMF. Surprise : elle m'a été servie accompagnée d'une bille, qui n'apparaît sur aucun schéma...
-cette bille se perd facilement au demontage
EXPLICATION DETAILLEE

disques d'embrayage,usés?

Epaisseur mini des disques garnis (en carton!) 2,7mm (std 3,0)
Jeu maxi entre les cannelures des disques garnis et créneaux de la cloche 0,3mm
Longueur libre std des ressorts 31,5mm
Longueur limite - de 30,5mm
Vérifier ces valeurs. si les disques sont bons mais les ressorts fatigués il existe un moyen qui consiste à "tirer" sur ceux-ci pour qu'ils retrouvent la longueur std, perso j'ai jamais fait mais un copain si et ça marche!
Si les disques sont fatigués soit tu vas chez yam et à 12 ou 13 euros pièce tu fais le compte ou alors tu fais les bourses d'échanges motos et tu essayes de trouver des disques de 125AT2/DTF voire DTMX à défaut de TY ça marche aussi !

culasse avec deux bougies,normal,ou pas ?

le 2ème emplacement était pour un décompresseur. Ou une 2ème bougie quand le décompresseur n'est pas en place.
Le fait d'avoir 2 bougies peut être intéressant par le fait que l'on peut en connecter une plutôt chaude pour zoner et une autre plus froide pour "dépoter" sur route.
le décompresseur servait surtout sur les gros trials des 350 ou 400 cc
il servait a freiner mais pas dans le sens classique du frein moteur, mais au contraire empêcher le moteur de caler sur un coup de piston ou même il permettait si on avait beaucoup de chance de redémarrer aprés calage.

culasse 125 sur cylindre 175,c'est compatible ?

j ai un cylindre et piston de 175 TY ,peut on le monter avec la culasse d' origine du 125?.....
-Je crois que la culasse du 125 à un taux de compression plus élevé qu'une culasse de 175.
-je crois que parmis les membre en 175, il y en certains qui ont une culasse de 125 sans que cela pose de problème particulier
-Et comment que ça marche !

puissance réelle du moteur de 125 ?

La puissance "constructeur" annoncée est bien de 13cv mais à mon avis la puissance réelle ne doit pas excéder les 10cv.
Il suffit de tester un DTMX également annoncé à 13cv pour voir la différence de coffre et d'allonge du moteur par rapport au TY.
Par contre cela se fait au détriment du couple à bas régime et donc de la souplesse.
La puissance sur une trial n'a pas de réelle signification, le plus important est le régime moteur auquel est atteint la couple maximum pour avoir un moteur "plein" en bas.
par comparaison:
Une 250 trial moderne fait environ 20 cv et une 250 cross 55 cv...

demultiplication ideale pour la route?pour le trial?

A priori : 16x51. Les pignons ne valent pas très cher ca vaut le coup d'en prendre plusieurs pour trouver son meilleur compromis.
Mais il faut abandonner l'espoir de faire un peu de zone, d'autant plus en 125. A noter que la machine devient difficilement controlable avec la vitesse et dans les courbes il faut garder en mémoire l'adhérence médiocre des pneus trial... et le peu de freins...Brrrr...
pour le trial:12X51

redemarrage,quelles precautions a prendre

le mieux,nettoyage complet du carbu et de la ligne d'air(+filtre)
verification des organes de securité,(freins....)
et demarrer,en faisant tourner longtemps,doucement a l'arrêt

carter droit percé

utiliser de la soudure a froid,plusieurs marques dispo,et ça marche nickel
verifier surtout la couleur du "fini" du produit utilisé

embrayage qui colle à froid, pourquoi ?

EXPLICATION DETAILLEE

bougie:laquelle mettre

NGK B7ES ou équivalent.pour un usage polyvalent
NGK B6ES en trial exclusif (plus chaude)
NGK B8ES pour la route (plus froide)

moteur 1K6 et inscription 52500 ?

Pas de panique, tous les moteur de TY que ce soit 1K6 ou 541 sont des 525 à l'origine. D'ou beaucoup de pieces estampillées 525
on peut trouver aussi des pieces 53900.

moteurs,claquements suspects

*-le plus courant:**segments colés dans leurs gorges***
-volant magnetique mal serré
-bielle:il ne faut aucun jeu radial perceptible a la main
-roulements vilo:si pas de jeu en secouant le volant a la main,c'est OK

serrage moteur:quelle est la procédure ?

pas bouché trou autolube sur carbu => prise d'air => mélange trop pauvre => serrage... obligé
il y a serrage et préserrage
***serrage**,tout est HS.piston bielle cylindre,voire vilo.*
le piston est soudé au clindre,blocage de roue arriere
***presserrage**,ou amorce de serrage.la cause est la même.pas d'arrêt,mais perte de puissance,et de compression.piston et cylindre sont marqués.necessite un realesage.*
mais il faut en chercher la cause:prise d'air,melange non fait,autolube hs
carburation trop pauvre,...

serrage moteur bis (en images)

EXPLICATIONS DETAILLEES

kit 175,joint de culasse et cage a aiguille idem 125 ?

seul le joint de culasse est different:
ref:2511118100
quant a la cage a aiguille du pieds de bielle,vu son prix,vaut mieux la changer.voir chez FTC pour les pieces
le joint d'embase reste le même

segment expendeur sur 175 ?

-A priori sur les kit Yam d'origine, il est présent.
Après tu le monte ou pas, ça dépend de ta religion
-En effet, suivant les series de pistons en 175, il y en a ou pas. Sur toute les 125 (Pistons d'origine) il y en a par contre.
Sur les pistons modernes, certaines marques poursuivent cette technique mais la résistance des métaux employés aujourd'hui permet d'utiliser les segments sans cet expendeur, dont l'efficacité est réduite dés lors qu'il est noyé dans la crasse au fond de la gorge....

huile pour la boîte

10W30 préconisée par la revue technique, 10W40 de moteur d'après l'expérience des membres.
l'huile DEXTRON III de boite automatique va trés bien aussi

optimisation des transferts

EXPLICATION DETAILLEE

IV-CARBURATION

fumée importante !!!
-fumée blanche qui pue, huile dans l'échappement, moteur qui prend difficilement les tours = spi vilo a changer
-fumée bleue qui sent l'huile de mélange = réglage richesse du mélange, mais il faut que ca fume un peu, sinon attention au serrage
si vous avez encore la pompe à huile, voir réglage face au repère en jouant sur le tendeur de câble.sinon,verifiez votre dosage de melange
1,5 à 2% d'huile de synthèse

essence pour mon ty
du sans plomb 95 fait parfaitement l'affaire.mieux que le SP98,qui lui encrasse plus

essence,laquelle pour mon TY 50 ?
idem 125
Moi, je ne me ferais pas de bille avec du 95 .
En fait, le 95 fait entre 89 et 92 d'indice d'octane.
Ce serait plus grave si il fallait absolument de l'essence plombée (pb de joint) .
Et la doc, elle date de 20 ans, depuis les produits pétroliers ont bien évolués .
Met de l'essence fraiche et de l'huile de synthése, ça va le faire trés bien

essence:mélange à 2% ,comment je m'y prends
avec un biberon par exemple 200ml pour 10 litres d'essence
ou avec un doseur menager:1/10l pour 5L d'essence

autolube,demontage,reglage et remontage
EXPLICATION DETAILLEE

utilisation du TY en montagne
il n'est pas rare de constater,lors d'une utilisation en altitude,que le TY s'époumone et ne veux plus prendre de tours.explications:
L'essence brûle si il y a de l'air (oxygène) et c'est celui ci qui limite la combustion.
Un mélange trop riche en essence ne peut être entièrement brûlé, il n'y a pas assez d'air. C'est ce qu'il se passe en altitude.
(il y a moins d'air car la densité d'oxygène est plus faible en altitude qu'au niveau de la mer)
donc il faut un plus petit volume d'essence pour un bon rendement,et ***donc un gicleur plus petit.***
"lors d'une balade en été dans le Cantal, des petits problèmes de carburation (trous, lenteur de réponse du moteur) se sont fait sentir vers
1200m. "
Pour une balade ce n'est pas génant. Pour une zone technique en altitude, il doit être utile de revoir la carburation.

bougie morte:sûr ou pas sûr?
Une bougie, même si elle délivre une étincelle, peut être affaiblie. Le plus court moyen serait d'avoir toujours une bougie neuve. En cas de doute, monter la bougie neuve. Si cela ne marche pas, forte présomptions que le problème d'allumage se situe ailleurs.

carburateur,et kit 175
y a t-il un interêt a changer de carbu? 24,28,...
aucun intéret de monter un 28 sur un 175
comme le conseille mick andrew le 22 suffit emplement;avec GP 14O.et GR 25

j'ai un 28 sur le 239 et c'est trop pointu pour le trial

volant magnétique,clavette demi-lune,et serrage

A tout ceux qui se décident à démonter le volant magnétique pour régler l'allumage:
prenez garde à resserrer au couple prescrit le volant lors du remontage.
6 à 7 m.kg
Ce que je n'ai pas fait.... clavette demi-lune décapitée!
***les symptomes**:*
bruit important,claquements, (tu peux pas les rater), le moteur tourne mais tu as l'impression que vas tout casser.
"Au départ il n'y a aucun bruit, quand on l'entend le mal est souvent déjà fait.
Le conseil reste le même, il faut vraiment serrer l'écrou du volant... Cela est souvent négligé car la pièce tourne et on ne prend pas le temps de bloquer la machinerie...

carburateur:comment mesurer son diametre

*le diamétre d'un carbu se prend a l'endroit le plus étroit du **ventury**." en principe on ne peut pas y aller avec un pied a coulisse normal.*
moi j'utilise un bout de fil de fer genre trombone que je tords jusqu'a ce que j'obtienne la dimension du ventury. et je mesure ensuite au pied a coulisse le bout de fil de fer."
*Le **ventury,** c'est le cône /contre-cône formé par le carbu. Ou il y a un rétrécissement du diametre, il y a accélération du flux et donc dépression, ce qui aspire l'essence...*

gicleur et signification du N° gravé

***l'erreur souvent faite**:*
"Enfin, j'ai pu mesurer le diamètre de 2 gicleurs d'origine (marqué 100 dessus) :il font en fait 90 de diamètre. Est ce normal ?
j'ai pris un gicleur de 140,et a l'aide de mon jeu de piges à gicleur je mesure le diamètre : 105. Croyant m'être trompé je recommence et
contrôle même ma pige au palmer, y'a pas d'erreur. Bref je n'y comprend pas grand chose "
***explication**:*
J'ai trouvé la réponse tout bêtement dans la revue technique du 125 TY à la page 15 :
"pour les carburateurs Mikuni, le nombre frappé sur le gicleur indique la
quantité en cm3 d'essence passant à travers le gicleur en une minute"
pas le diametre

carburateur noyé: je fais quoi?

fermer le robinet d'essence et kicker une vingtaine de fois poignée de gaz ouverte pour évacuer les gaz

allumage: reglage de l'avance

EXPLICATION DETAILLEE

carburation:vis de richesse quel est le bon réglage

Réglage rapide :
La vis de richesse d'air se règle en la vissant à fond, puis en la dévissant d'un tour et demi. Les tolérances habituelles vont d'un tour-un quart" à "un tour trois quart". La couleur de la bougie pourra être un indicateur pour enrichir ou appauvrir (en air) la carburation.
Réglage fin (moteur chaud) :
Augmenter le ralenti. Visser la vis de richesse à fond, puis devisser lentement pour atteindre un regime maxi. Si dépassement du max, revisser plus loin et redévisser.
une foi le max atteint, redescendre le ralenti au bon régime

carburation: ralenti,comment le regler
le moteur doit être chaud réglez à l'aide de la vis de ralenti, celle qui est entourée d'un ressort sur le carburateur pour que la moto tourne au minimum sans caler

gicleurs: pour quel carbu (22/24) avec quel moteur (125/175)
type 541 (125),origine:GP 120 GR 25
type 1K6 (125),origine:GP 100 GR 25
kit 175,carbu de 22:GP 140 GR 25 possibilité GP 150.
kit 175,carbu de 24:GP 140 GR 25,mais demande beaucoup d'air
sur un 175, il est préférable de mettre un gicleur un peu plus gros que celui d'origine Donc procure toi un 120 et un 140, puis tu fais des essais.
Attention, gros cylindre avec gros gicleur nécessitent beaucoup d'air... donc alléger le filtre à air...
Et puis le diamètre du carburateur participe aussi, un 24mm est mieux
qu'un 22mm (d'origine) pour ce genre de configuration
mais reprise de la carburation en entier .

starter:avec,demarrage nickel,et elle s'etouffe quand je l'enlève?
nettoyer le gicleur de ralenti

starter:je ne peux pas rouler sans , que faire?
un nettoyage du carbu en profondeur s'impose, consultez la fiche carbu.
Le starter a pour fonction principale d'enrichir en carburant un moteur froid. Avoir besoin du starter pour rouler moteur chaud est le signe que le moteur reçoit un excès d'air (prise d'air dans la ligne d'air, le carbu ou sur un joint de vilebrequin)

bougie et carburation bien réglée
EXPLICATION DETAILLEE

V-LES PRODUITS

une bonne adresse pour le sablage et la peinture epoxy
chez Epoxy La Poudrette
Z.I de la poudrette
22 allée du Luxembourg
93320 Les Pavillons sous Bois
Tél : 01-48-02-89-89
serieux et prix extra.100€ pour cadre,carters,bequille,cale pieds,...

reparation carters et plastiques
-J'utilise souvent de la "pâte à réparer Pattex"", vendue 6€ dans son tube hermétique
Principe simple, c'est de la pâte à modeler avec 2 composants qui une fois malaxée durcit comme de la pierre en 2 à 3 minutes.
Elle adhère partout se ponce, se peint.(ideale pour les garde boue)
-Vous avez la même chose "Pâte à coller Bostik" qui me donne pleine satisfaction aussi (pour la réparation des carter d'embrayage par ex)
-j' ai essayé une patte à deux composants qui est bien aussi :
QuickPro R100 trouvé chez Casto, poudre acier + résine
on trouve ces pâtes en grande surface de bricolages
ça simplifie la vie

derouiller des pieces

toujours manipuler ces produits avec une protection maximun(lunettes gants,habits),pièce aérée,et enfants tenus eloignés
-le top du derouillage:acide orthophosphorique.
il enleve la rouille et empeche sa reapparition
le melange acide chlorydrique alcool donne aussi de bon resultats
-avec de l'acide chlorydrique ,une bassine en plastique : verser l'acide pur et poser doucement(pour ne pas faire d'eclaboussures) la piece. attendre une heure.
Et la miracle le bout de feraille est comme neuf la rouille a été dissoute et le metal a retrouvé un aspect neuf.
Un passage sous l'eau un coup de brosse metallique et ca brille.
Ensuite un traitement antirouille et c'est reparti pour trente ans

peinture pour l'echappement

peinture HT noire,mat

peinture pour les carters et haut moteur

peinture HT (haute temperature)noire,satinée
Suite à différentes recherches, j'ai trouvé une peinture haute température noire satinée spécialement prévue pour les cylindres et échappement.
Il s'agit d'un produit de marque Restom qui est disponible chez ALP diffusion (www.alpdiffusion.com).

peinture :laquelle pour le cadre?

sablage,et peinture epoxy.grouper les pieces pour reduire les coûts

peinture cadre:comment protéger les filetages ?

plusieurs methodes
-je laisse les pas de vis prendre l'époxy, un coup de taraud (ou filière) ensuite et c'est nickel
-la pate a modeler fera l'affaire
-un peu de silicone peut aller aussi bien et tes trous seront nickels!!!
-On peut aussi se contenter de glisser un doigt dans chaque filetage, le temps que l'epoxy prenne... Faut juste prévoir un camelback, y fait chaud dans le four... désolé !
-pas de graisse:au four elle coule et laisse des trainées sur la peinture

peinture blanche de reservoir,quelle reference?

61-3762-0 chez un revendeur de pièces auto (etbs BARRAULT en France)
Il n'y a que 2 blancs référencés chez eux pour Yam et un seul , ci-dessus, était ressemblant!
J'ai fait peindre mes 2 réservoirs avec, NICKEL

carburateur:produits de nettoyage

avec de l'essence ou un dégraissant métaux pour un nettoyage en profondeur,souflette pour les gicleurs
bouillu a l'eau et jus de citron,pour faire briller.de preference dans une casserole en alu ,plutôt qu'en téflon

freins,restauration,et collage garnirures

il y a quelques annees je refaisais des plaquettes de frein a disque en collant de la garniture d embrayage a l araldite
sans aucun pb
mais je n ai rien dit aux bricoleurs fous
c est tout de meme limite et ne suivez pas cet exemple!!!!

j'ai changé les miennes ce weekend (frein avant) 25 boules chez FTC ça vaut pas la peine de les recoller, c'est tout de même un organe de sécurité...

gardes boue restauration
gratter avec des lames de rasoirs ou de cutters et ensuite je ponçer les irrégularités liées au grattage avec de la paille de fer très fine avant de les traiter au WD40

garde boue,restauration bis
Il y a un truc que l'on ma donné et que je vais essayer car j'ai vu le résultat et c'est nickel, c'est de "polir" le GB avec de la paille de fer triple 0 et du diluant pour peinture époxy, ça gomme les petites rayures et redonne le blanc presque à l'origine!
sinon,peinture pour plastiques

garde boue restauration ter
une solution simple et sans risque :
une bassine, de l' eau savonneuse (lessive machine liquide), une éponge à poncer (grain fin), de la patience ... et le tour est joué

magnesium poli,et protection a prevoir
une solution :vernir...
bien dégraisser .si c'est une bombe vérifier que le vernis résiste a l'essence.ne pas oublier de proteger toute la piece,même l'interieur
autre solution,la plus courrante:la peinture

VI-DIVERS

RMT et copyrignt
Le 11 mai j'envoyais un courrier a YAMAHA pour demander l'autorisation de diffuser sur le forum les docs de nos mamies (manuel proprio, atelier et part list) du 50 au 350 ainsi que du 59N.
Diffusion qui devait etre gratuite (hors frais de reproduction, papier, CD et frais d'envoi)
Voilà la réponse de YAMAHA :

> **Citation:**
>
> .... Cette documentation portant les logos et marques YAMAHA, est de fait protégée par le droit des marques et les droits d'auteur de la société YMC.
> Par conséquent, nous ne pouvons vous autoriser à diffuser cette documentation.
> <... formules de politesses ...>

Aussi il vous est demandé de bien vouloir respecter cette décision afin de ne pas mettre en danger juridique le forum.

photos:ImageShack
MODE D'EMPLOI

généalogie du TY 125
premier modele presenté a paris en octobre 74,commercialisé en 06/75
N° 541-000 773
1K6 sortie en mars 76 N° 1K6 000 613
puis le modele 77 ,présenté en 10/76,avec la premiere "virgule"bleue ,ou rouge
le 1K6 sera comercialisé jusqu'en 1992

historique de la gamme complète TY,toute cylindrée ?
GENEALOGIE COMPLETE en images

differences visibles type 541 et 1K6
deco reservoir:bande +Yamaha au dessus(541) et virgule (1K6).les premiers 1K6,76 avaient bande+yamaha(insérré dans la bande et au milieu de la celle-ci)
carburateur:noir (541),alu(1K6)
carters moteur:alu (541),noirs (1K6)
Contacteur à cléf a coté du phare (541 et 1K6 de 76) sous le réservoir ensuite.
silencieux:fin et cylindrique(541),pataud et plutôt "carré " (1K6)
arceau de cadre a l'arriere different,et quelles pieces invisibles de l'exterieur ,genre gicleur principal ,poussoir d'embrayage,...

Decos:quels stickers pour quelle TY ?
reponse en image dans la galerie personnelle de CHRIZER

stickers:quelle police utiliser pour les"125"
police BOOMBOX
en telechargement gratuit
extraire l'archive RAR et copier/coller les deux polices dans le fichier "fonts" de windows
Les dimensions sont 50Longx20Haut pour la grille et 55x25 pour le cache.
Le 125 côté grille est blanc pour modèle 76 et noir après

hivernage ou immobilisation prolongée du TY,comment faire ?
EXPLICATION DETAILLEE

qui tient le mieux la boisson sur le forum?
tout depend du type de boisson,a l'eau,vous n'allez peut etre pas tenir longtemps

acheter un cadre sans CG,suite casse ?et assurances
"J'ai un cadre avec carte grise, mais ce cadre est abîmé (une patte de fixation moteur cassée).
puis-je acheter un cadre sans CG et échanger les plaques ?
Est ce légal, si le numéro de cadre n'est pas identique à celui porté par la plaque ?
ou alors Est-il préférable de faire réparer mon cadre ?"
Il est préférable de faire réparer ton cadre, et de rouler sur voies publiques avec un numéro de plaque de cadre, un numéro frappé sur le cadre, un numéro frappé sur le bloc et un numéro imprimé sur la CG identiques. Ce, d'un point de vue légal/assurances...
du point de vue de la loi,on est en droit de changer de cadre,ou même de moteur,et donc de se retrouver avec des N° differents.
mais il faut être sûr de leur provenance,et pouvoir fournir une preuve d'achat,et de pronenance(facture)

vitesse souhaitée de 150 km/h en TY, comment faire ?
en mettant le TY sur une remorque,et la tirer avec sa voiture a 150 km/h
sinon, impossible

pneus :lesquels choisir ?
Si tu veux stocker des motos dans un musée.....le Mitas est excellent.
Si tu veux pratiquer le trial en ancienne.....le IRC est excellent.
Si tu veux pratiquer le trial en moderne.....le Michelin est excellent.
Si tu veux rouler avec des pneus homologuées sur la route, méfie toi, il ne le sont pas tous..... les pneus "radial" sont homologués

radial etant la structure,pas une marque

pneus:un truc pour remonter les chambres sans les pincer
-Pour le montage de la chambre à air, je la passe au talc pour bébé. ça lui permet de glisser dans le pneu et de prendre sa place.
-gonfler légerement la chambre juste un peu pour qu'elle prenne la forme arrondie.(Attention pas trop gonflée sinon on pince aussi)
-je fais un mélange eau et savon et j'en tartine les bords du pneu et de la jante (mais alors bien bien)

pneus:quelle pression mettre?
pour un usage trial 400 grammes
1,5kg sur route.
sinon,en genéral
Il faut du mou sur le terrain surtout quand il est gras et il faut du dur sur la route pour rejoindre la maison... Mais il est tout à fait possible de rouler sous gonflé, il faut juste garder en mémoire que les courbes se négocient très mal ,et que chocs brutaux de la roue avant sur des arêtes vives sont source de crevaison.
Bref, en général mes pneus oscillent entre 0,4 à 1,2 Kg selon l'utilisation. A noter que je pars souvent surgonfler et sans pompe, l'adaptation se fait sur le terrain.

conseils,avant d'acheter un TY
quelques points a ne pas oublier:*REPONSE DETAILEE*

Carte Grise absente ou non fournie, comment je fais ?
achat cadre avec CG,plaque des mines et N° de cadre OK
ou demande de CG de collection a la F.F.V.E,mais il faut donner la provenance de la machiine
où rouler seulement en terrain privé

carte grise française a partir de papiers d'un autre pays de la CEE
aprés un achat dans un autre pays de la CEE:
"pour obtenir une cg francaise j ai tous les papiers indispensables sauf!..le certificat de conformite europeen original "
Il n'y a pas de certificat de conformité européen pour une ty car ce type de certificat n'existe que depuis quelques années seulement.
Et encore, tous les véhicules commercialisés en Europe ne bénéficient pas de l'homologation européenne. Les constructeurs ou importateurs ne la demandent que lorqu'ils comptent commercialiser un véhicule dans toute l'Europe.
Par contre, le TY 125 ayant été vendu en France, il bénéficie d'une homologation nationale. Il faut demander soit à Yamaha motor France, soit à la DRIRE (ex-mines) un certificat d'identification (payant dans les deux cas).

assurance moto,quelques pistes,pas trop chères
ça varie en 20 et 100 €,suivant la couverture du contrat choisi
ASSURANCES

achats sur ebay
*ne pas se précipiter ,vérifier les prix sur catalogues de pièces détachées,ou demander sur le forum,avant de se fixer un prix maxi . sélectionner uniquement les articles payables par **Paypal**.*
Essayer de grouper ses enchères chez le même vendeur pour éviter la multiplication des frais de port.
vous pouvez payer par cheque personnel,un membre du forum,pas de soucis a avoir.(il y en a aussi

sur ebay)
Il est très facile de choisir les bons vendeurs, il suffit de regarder leur profil d'évaluation.

ne jamais choisir un paiement carte bleue,autre que PAYPAL

"PayPal : système de paiement sécurisé : on paye PayPal qui est un organisme bancaire sûr,et lui paie ensuite le vendeur (attention aux escrocs qui envoient des mails en se faisant passer pour PayPal et demandent vos codes d'accès, et vous redirigent sur un faux site…)
Avec Paypal, Seul le vendeur paye (entre 1,8% et 3,5% selon la somme).
Paypal est gratuit pour l'acheteur, il faut juste penser au taux de change qui est d'environ +2,5% par rapport au taux normal.(pour achat US ou UK par exemple)
L'inscription avec Paypal est devenue un jeu d'enfant depuis la création du site en Français.
Le mieux est d'ouvrir un compte une semaine avant d'enchérir"
un peu long,mais necessaire

fabriquer sa propre remorque
c'est possible,mais pas mal de contraintes
"sur ma remorque, j'ai une plaque constructeur avec plein de trucs ecrit dessus.
je pense qu'elle est obligatoire.
tout comme des petits détails comme les gardes boue, car je crois qu'en France la loi interdit les parties tournantes hors des carrosseries.
Enfin, c'est peut etre plus d'actualité, en regardant certain 4x4, ça dépasse méchant. Je me rapelle de cette loi a une époque ou nos amis de la marée-chaussée n'aimaient pas les élargisseurs de voies sur nos casserolles.
Nous on trouvait que ca faisait "rally".
c'est là qu'ils nous ont sorti cette loi ..... et une prune
la procedure en detail ici:

Motoservices.com

pieces encore disponibles ,ou en trouver ?
chez le concessionnaire YAM le plus prés de chez toi,et sur commande s'il est consciencieux.
ou alors,le mieux

RECHERCHER SUR France Trial Classic

service rapide,et JMTYs est trés consciencieux

connaissez vous d'autres bons sites qui parlent de TY ?